Рекомендуемая цена: 529 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 83

«НИВА»: НАЧАЛО ПУТИ

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

00083

9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 83, 2020

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 6 300 экз.
Цена: 529 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2020 Hachette Collections, France
© 2020 Ашет Коллекция
© 2020 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 09.01.2020.
Дата выхода в свет: 02.04.2020.

Фотографии и иллюстрации:
6 © ElenArt/Фотобанк Лори; 7 (вверху) © Белозеров Юрий/Фотохроника ТАСС, (внизу) © Art Konovalov/Фотобанк Лори); 8 (слева) © Александра Дебрянская/Фотобанк Лори, (справа) © Евгений Ткачёв/Фотобанк Лори, (внизу) © Павел Кричевцов/Фотобанк Лори; 9 (вверху) © FotograFF/Фотобанк Лори, (внизу) © Владимир Саяпин/ИТАР-ТАСС; 10 (вверху) © РИА Новости, (внизу) © Павел Родимов/Фотобанк Лори; 11 (вверху) © Наум Грановский/Фотохроника ТАСС, (внизу слева) © Акиньшин Владимир/Фотобанк Лори, (внизу справа) © Р.Мазалев/Фотохроника ТАСС.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Сборка левой передней двери

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

«Нива»: начало пути

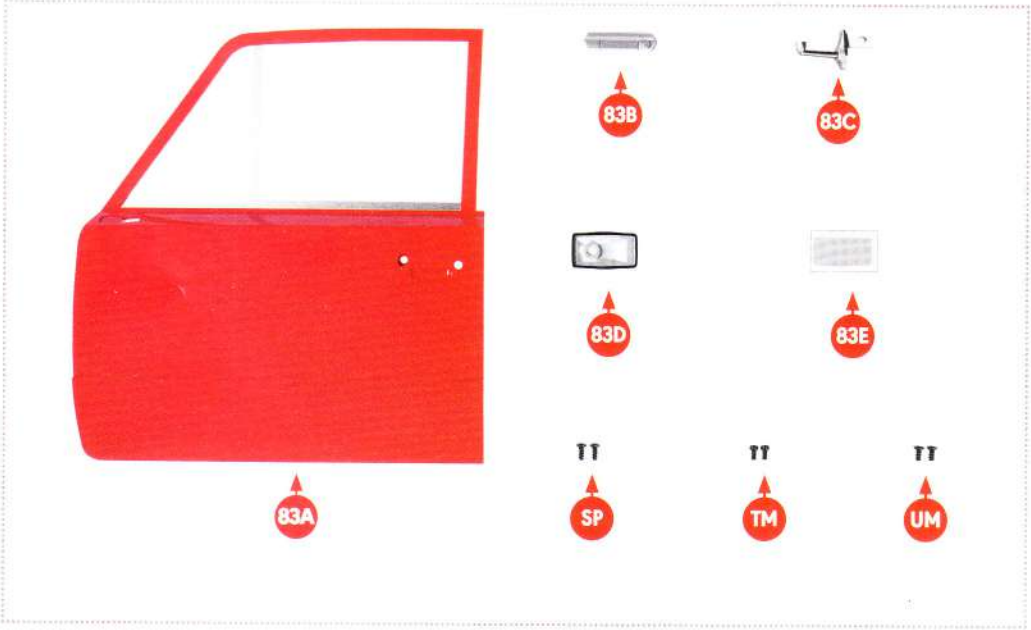
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

Легендарная полуторка ГАЗ-АА

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

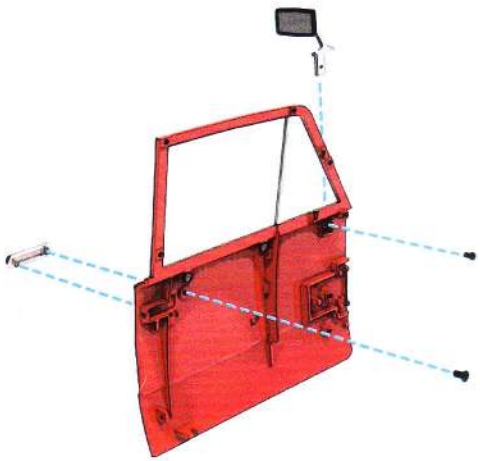
Сборка левой передней двери

Соберите левую переднюю дверь вашей модели ВАЗ-2101, используя детали, полученные с этим номером.

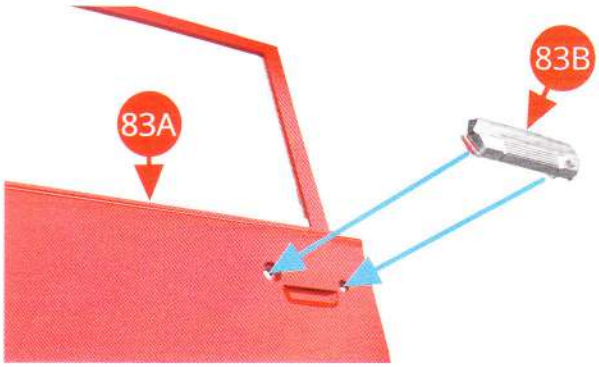


- 83A Левая передняя дверь
- 83B Наружная ручка двери
- 83C Кронштейн наружного зеркала заднего вида
- 83D Корпус наружного зеркала заднего вида
- 83E Зеркало
- SP Винт M1,7 × 3,5 мм (2 шт.)
- TM Винт M1,5 × 3,0 мм (2 шт.)
- UM Винт M1,7 × 3,0 мм (2 шт.)

Схемы сборки

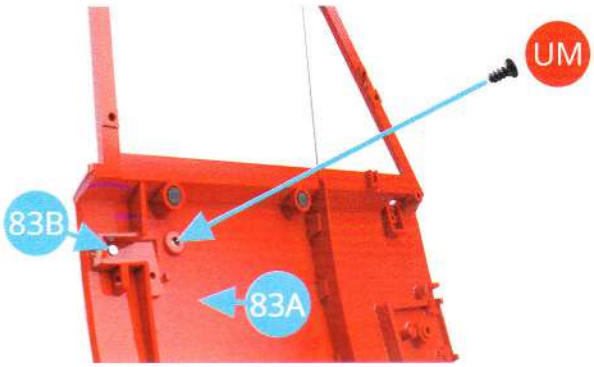


1



Установите наружную ручку двери 83B на левую переднюю дверь 83A.

2

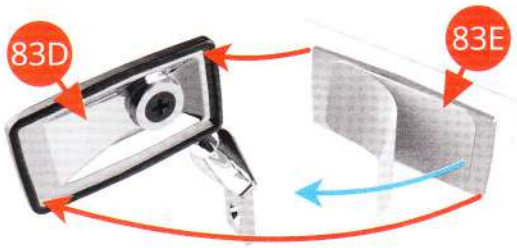


С обратной стороны левой передней двери 83A закрепите наружную ручку двери 83B винтом UM.

3

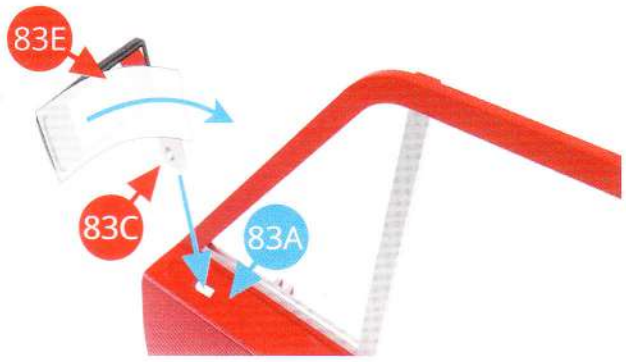
Установите корпус наружного зеркала заднего вида 83D на кронштейн наружного зеркала заднего вида 83C и закрепите винтом SP.

4



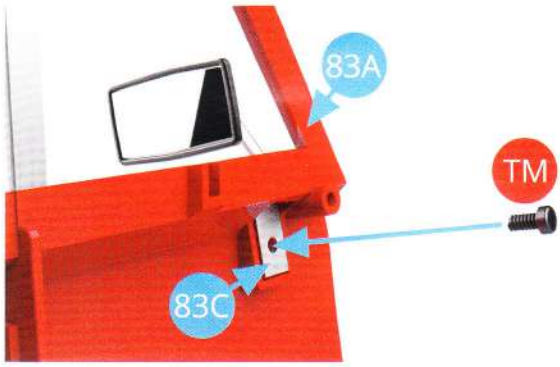
Снимите защитный бумажный слой с клейкой стороны зеркала 83E и приклейте его, плотно прижав к корпусу наружного зеркала заднего вида 83D.

5



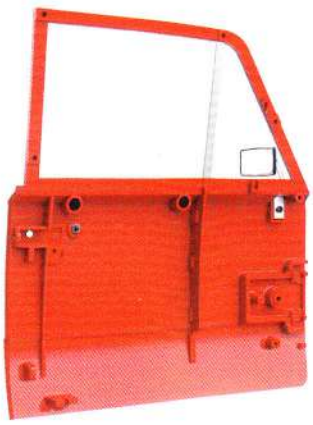
Снимите с лицевой стороны зеркала 83E защитную прозрачную пленку и установите кронштейн наружного зеркала заднего вида 83C в паз левой передней двери 83A.

6



Закрепите кронштейн наружного зеркала заднего вида 83C с обратной стороны левой передней двери 83A винтом TM.

Виды узла после сборки



Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

«Нива»: начало пути

Первый серийный образец ВАЗ-2121 сошел с конвейера 5 апреля 1977 года. Вскоре производственный план увеличили с 25 тыс. машин в год до 50 тыс., а затем и до 70 тыс.

Важным достоинством «Нивы», существенно удешевившим ее производство, была унификация с другими моделями ВАЗа по целому ряду узлов и деталей. Например, у модели ВАЗ-2106 заимствовали такие важнейшие агрегаты, как двигатель с цепным приводом ГРМ, коробку передач и редуктор заднего моста (на первых «Нивах» в редукторах мостов использовались главные передачи от ВАЗ-2101 с передаточным отношением 4,3).

Ходовая часть

Ходовая часть «Нивы» состоит из узлов подвески передних и задних колес с амортизаторами и стабилизатором поперечной устойчивости в передней подвеске, а также из ступиц и колес с шинами.

Подвеска передних колес – независимая, рычажно-пружинная, с цилиндрическими пружинами, с телескопическими гидравлическими амортизаторами двустороннего действия.

Подвеска задних колес состоит из пары цилиндрических пружин с телескопическими гидравлическими амортизаторами двустороннего действия, четырех продольных и одной поперечной штанг, двух буферов сжатия по концам балки заднего моста и одного центрального.

Рулевое управление автомобиля состоит из рулевого механизма и рулевого привода. Картер червячного редуктора рулевого механизма

Автомобиль ВАЗ-2121 на ежегодном автомобильном ралли в Костроме. 2011 год.

Внедорожники ВАЗ-2121 уверенно преодолевают разбитые дороги. 1977 год.

закреплен на левом лонжероне кузова с внутренней стороны отсека двигателя. С противоположной стороны на правом лонжероне располагается кронштейн маятникового рычага.

Тормозная система «Нивы» имеет два независимо действующих привода. Передние тормоза - дисковые, задние - барабанные. Гидравлический привод тормозов состоит из двух независимых контуров торможения передних и задних колес и приводится в действие от педали с вакуумным усилителем и главного тормозного цилиндра с двумя соосными поршнями. Система зажигания классическая, состоит из катушки, распределителя зажигания с прерывателем, проводов высокого и низкого напряжения, свечи и выключателя зажигания.

Подарок съезду

Приурочивание тех или иных трудовых свершений к различным годовщинам (желательно круглым) и важным политическим событиям внутренней жизни страны было в то время обычным явлением. Не стало исключением и начало производства «Нивы».

Строительство корпуса, в котором эта машина должна была собираться, к началу 1976 года еще не было закончено, да и подготовка производства находилась еще в самом разгаре. Но близился XXV съезд КПСС, который должен был пройти в феврале 1976 года. И вот «в подарок съезду», а формулировка была именно такой, на заводе было решено собрать 50 автомобилей ВАЗ-2121 по так называемой обходной технологии. Автомобили из этой партии уже имели привычной всем облик «Нивы». Задние фонари от ВАЗ-2103 с дополнительными круглыми фонарями заднего

Автомобиль ВАЗ-2121 преодолевает весенний разлив. 2017 год.

Государственные испытания

Первые ВАЗ-2121 прошли полный цикл испытаний совместно с британскими внедорожниками «Ленд Ровер» (Land Rover) и «Рейндж Ровер» (Range Rover), а заодно и с отечественным армейским вездеходом УАЗ-469. Автомобили «намотали» тысячи километров по Уралу и Приуралью, причем для оценки ходовых качеств нового внедорожника «легковая» и «внедорожная» программа испытаний были совмещены.

ВАЗ-2121 преодолевает брод. 2017 год.

Автогонка на ВАЗ-2121. 2010 год.

хода уступили место комбинированным фонарям ВАЗ-2106. В качестве «надфарников» были использованы передние фонари ВАЗ-2103/2106. Появилось и правое наружное зеркало, поскольку все убедились, что на грязных дорогах, когда все стекла заляпаны, а ехать с одним зеркалом, мягко говоря, некомфортно. На смену хромированным, типично легковым бамперам типа ВАЗ-2101 пришли гораздо более внушительные и крепкие бамперы из алюминиевого профиля – они вскоре появились и на новой модели ВАЗ-2105. Вот что вспоминает о подготовке «подарка съезду» и о том, что из этого получилось, водитель-испытатель ВАЗа В. Котляров: «Мы, испытатели, в самой сборке непосредственного участия не принимали, но уж с приемкой и устранением дефектов хлебнули выше меры!

И вот 50 новых, с иголочки, машин встали перед корпусом главного конвейера (хотя собирали их, конечно, в другом месте). Смотреть на это было, не скрою, очень приятно! Пусть еще не конвейер, пусть что-то сделано буквально "на коленке", но машины-то – вот они! Все исправны, на ходу, никакой "туфты", садись и поезжай!

Десять машин решено было направить своим ходом в Москву – для демонстрации съезду.

С отправлением почему-то тянули до самого последнего момента, хотя машины были давно готовы. Наконец, чуть ли не накануне открытия съезда, колонна во главе с М. Годзинским и В. Малявиным отправилась в путь. Выехали вечером, ехали всю ночь и утром прикатили в столицу.

Но в предсъездовской суматохе там было явно не до нас. Коллеги с КАМАЗа, тоже выпустившие к тому времени первую партию автомобилей, оказались и похитрее, и расторопнее. Они на нескольких машинах приехали в Москву неделей раньше и с утра до вечера не спеша ездили по улицам с большими и красочными транспарантами "Принимай, Родина, новый грузовик!" Об этом событии, конечно, на всю страну раструбили газеты, радио и телевидение – всё оказалось вовремя и кстати.

А вот наше запоздалое появление осталось, увы, почти незамеченным. Лишь в одной газете («Московской правде», кажется) на последней странице появилась маленькая заметка. И всё. Так и уехали, несолоно хлебавши. Показывать сделанную работу тоже надо уметь!»

ВАЗ-2121 часто можно было встретить на городской улице. 2013 год.

Легендарная полуторка ГАЗ-АА

Этот автомобиль вошел в историю под неофициальным названием «полуторка», то есть полуторатонный. Причем в историю не только отечественного автомобилестроения, но и в историю страны, которую в 1930–1940 годы трудно представить без этого автомобиля.

Эмблема автомобиля ГАЗ-АА. 2011 год.

Самый массовый советский грузовик двух десятилетий, на одно из которых пришлась самая страшная война в истории человечества, был поистине «рабочей лошадкой» грузового, пассажирского и военного транспорта. Американские принципы конвейерного производства в сочетании с русской надежностью и простотой дали великолепный результат.

От «Форда» к ГАЗу

Сотрудничество СССР с фирмой «Форд мотор компани» началось уже в 1920-х годах. Сначала американцы продавали нам колесные сельскохозяйственные тракторы, а затем дело дошло до их сборки в Советском Союзе. Ленинградский завод «Красный путиловец» (ныне Кировский) с 1924 по 1932 год по американскому образцу изготовил почти 40 тыс. тракторов «Фордзон».

Автомобиль ГАЗ-АА, участвовавший в ретропробеге по дорогам Приморья. 1999 год.

Грузовой автомобиль ГАЗ-АА с 25-миллиметровой зенитной установкой из коллекции Музея военной техники Уральской горно-металлургической компании. 2019 год.

31 мая 1929 года советское правительство подписало с Фордом договор о технической помощи в строительстве и пуске гигантского по тем временам автомобильного завода в Нижнем Новгороде, а также о передаче лицензий на выпуск легковых и грузовых автомобилей. Завод должен был выпускать легковой автомобиль «Форд-А» и грузовой «Форд-АА». Договор заключили на девять лет.

Испытания автомобилей «Форд», переданных в СССР, показали, что эти транспортные средства не соответствовали в полной мере требованиям страны с плохо развитой дорожной сетью. Поэтому было принято решение об осуществлении модернизации машин, которые должны были собираться на ГАЗе. Так на ГАЗовских машинах были усилены картеры сцепления и рулевые механизмы, изменена форма радиаторов, дюймовая резьба была заменена на метрическую. Кроме того, были спроектированы и кузова. В частности, ГАЗ-АА, который до конца 1932 года назывался НАЗ-АА (Нижегородский автомобильный завод), получил бортовую платформу, а также кабину, созданную из дерева и прессованного картона. Силовой агрегат «Форд», который в начале процесса производства поставлялся из США, при рабочем объеме, составлявшем 3,2 л, развивал мощность 40 л. с., что позволяло пустому грузовику разгоняться до скорости 70 км/ч.

Серийное производство ГАЗ-АА началось в 1932 году. Полностью из советских комплектующих ГАЗ-АА собирали с 1933 года. С 1934 года автомобиль оснащался металлической кабиной с дерматиновой крышей.

Модернизация и варианты

В 1938 году «полуторку» ГАЗ-АА модернизировали. Вариант ГАЗ-ММ оснащался двигателем ГАЗ-М мощностью 50 л. с., усиленной подвеской, новым рулевым управлением и карданным валом. Довоенный ГАЗ-ММ внешних различий с моделью ГАЗ-АА не имел и часто именовался по-старому. В годы войны автомобили ГАЗ-ММ выпускались в упрощенном варианте. Вместо штампованных крыльев сложной конфигурации устанавливались сварные, простой Г-образной формы. Передний буфер и правая фара отсутствовали, тормоза устанавливались только на задние колеса, у кузова открывающимся был только задний борт. В 1942 году выпускались машины, у которых вместо стальной закрытой кабины ставили до предела упрощенную: с брезентовым верхом и брезентовыми пологами вместо дверей. Солдаты-автомобилисты называли такие кабины «прощай, здоровье».

На шасси ГАЗ-АА и ГАЗ-ММ выпускалось немало модификаций и вариантов автомобилей различного назначения.

Грузовик ГАЗ-АА. 2014 год.

В 1933 году свет увидел семнадцатиместный автобус ГАЗ-03-30, который имел деревянный каркас и деревометаллическую обшивку. Он выпускался на Автосборочном заводе № 1 в Канавино. ГАЗ-03-30 был самым массовым (выпущено 18 613 штук) отечественным автобусом довоенного периода и первых послевоенных лет, широко применялся не только как служебный и экскурсионный, но и как городской на регулярных маршрутах.

В 1934 году появились 2-тонный трехосный грузовик ГАЗ-ААА с колесной формулой 6×4 и 1,2-тонный самосвал ГАЗ-410.

Первый был разработан в НАТИ на шасси «Форд-АА» и представлял собой оригинальный трехосный вариант полуторки. В дальнейшем конструкция ГАЗ-ААА доводилась в КБ спецмашин ГАЗа под руководством В. А. Грачева. Задний ведущий мост грузовика ГАЗ-АА заменялся двухосной тележкой с балансирной подвеской мостов на четырех продольных полуэллиптических рессорах, червячными главными передачами и 2-ступенчатым понижающим редуктором в трансмиссии.

Что касается самосвала, или «опрокидки», как называли такие машины в то время, то в начале выпуска он именовался ГАЗ-С1, а позже получил обозначение ГАЗ-410. Принцип действия этого самосвала был достаточно интересен. Равномерно распределенный в кузове груз должен был под собственной тяжестью опрокидывать платформу назад, если бы не специальное запорное устройство, рукоятка которого находилась у середины левого борта. Для разгрузки водитель отпускал рукоятку, груз ссыпался назад, и пустой кузов под действием силы тяжести возвращался в горизонтальное положение, после чего фиксировался с помощью рукоятки.

Колонна автомобилей с войсками уходит на фронт. 1941 год.

Самый массовый автомобиль

Полуторатонный грузовик ГАЗ-АА был самым массовым автомобилем в СССР в 1930–1940-е годы. В общей сложности с 1932 года было выпущено около 985 000 экземпляров ГАЗ-АА, ГАЗ-ММ и их производных, в том числе в течение 1941–1945 годов – 138 600 машин.

Грузовик ГАЗ-АА. 2018 год.

Грузовик ГАЗ-АА, скромный труженик ледовой Дороги жизни. 1942 год.

В НОМЕРЕ 84

- ОБИВКА ЛЕВОЙ ПЕРЕДНЕЙ ДВЕРИ
- МОТОКОЛЯСКА «МЕССЕРШМИТТ KR200»

ДЕТАЛИ НОМЕРА:

- ОБИВКА ЛЕВОЙ ПЕРЕДНЕЙ ДВЕРИ
- ПОДЛОКОТНИК
- ВНУТРЕННЯЯ РУЧКА ДВЕРИ
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2020 Ашет Коллекция. © 2020 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых.

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!